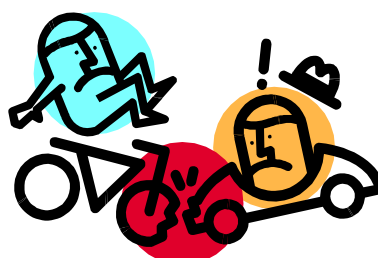


Høringsversjon

## ALSTAHAUG KOMMUNE

### TRAFIKKSIKKERHETSPLAN - for perioden 2015-2022



## INNHOOLD

Innledning	side 3
Planarbeidet	side 7
Status	side 8
Strategidel	side 11
Handlingsdel	side 12
Sykkelparkering	side 24
Oppfølging og gjennomføring	side 26
Tilleggsinformasjon og inspirasjon	side 27

## INNLEDNING

### Hvorfor skal vi ha en trafikksikkerhetsplan?

Trafikkulykker er et alvorlig samfunnsproblem som også fører med seg store personlige tragedier. Formålet med handlingsplanen er å redusere antallet trafikkulykker i kommunen.

En trafikksikkerhetsplan er viktig for å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er igjen viktig for å sikre at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og at tiltakene gjennomført. Planen er også et viktig verktøy både for å identifisere utfordringer, samt for gjennomføring og prioritering av tiltak.

Trafikksikkerhetsplanen er også en handlingsplan for å beskrive hvilke utfordringer kommunen har, i tillegg til visjoner, mål og hvordan kommunen skal satse på trafikksikkerhet. Planen skal prioritere fysiske og holdningsskapende tiltak for å sikre barns skolevei langs kommunale og fylkeskommunale veier. Ved å sette fokus på temaet, skal det sikres at det satses på temaet, gjennom kontinuerlig og strukturert arbeid på tvers av sektorer. Gjennom planen skal også ansvaret for ulike tiltak plasseres.

Folkehelse er et sektorovergrep tema i kommunens overordnede planer. Det er derfor et mål at planen også skal bedre folkehelsen, ved å få flere av kommunens innbyggere til å velge føttene eller sykkelen, heller enn å ta bilen.

Planen består både av en strategidel og en handlingsdel. Strategidelen beskriver utfordringer, mål og satsningsområder, mens handlingsdelen prioriterer rekkefølgen på tiltak i planperioden.

Nordland fylkeskommune har ansvaret for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Gjennom Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (NFTU) kan kommunene søke om tilskudd for tiltak til økt trafikksikkerhet. Fylkeskommunens trafikksikkerhetsmidler er delt i to, holdningsskapende tiltak og fysiske tiltak. En gjeldende og politisk behandlet trafikksikkerhetsplan er en forutsetning for å få trafikksikkerhetsmidler fra fylkeskommunen.

### Generelt om trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist, og som barn, ungdom eller voksen. Kommunen har en svært viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunale veier er ofte skoleveier og veier til fritidsaktiviteter, familie og venner. Gjennom god arealplanlegging og gjennomtenkt plassering av boliger, butikker og industriområder, kan kommunen bidra til bedre og tryggere ferdselsveier.

I tillegg til at trafikksikkerhetsarbeidet kan redusere skader og dødsfall, er det et viktig folkehelseiltak for alle trafikantgrupper. Trafikksikkerhetsplanen har derfor fokus på folkehelseperspektivet.

Kommunen har også ansvaret for trafikkopplæringen i barnehager og grunnskoler. Kommunen er på den måten den offentlige myndigheten som først kommer i kontakt med framtidens nye trafikanter. Videre har kommunen ansvar for trafikksikkerhet gjennom sin rolle som transportør og kjøper av transporttjenester.

## Ulykkeskostnader

Trafikkulykker er hendelser som koster samfunnet hvert år flere millioner kroner. Hver personskade eller dødelig ulykke medfører visse kostnader som til slutt også er "offentlige" kostnader. Ut over den som blir skadet kan også pårørende lide under følgene, spesielt ved dødsulykker. Trafikksikkerhetsprosjekter er derfor tiltak som bidrar til å redusere slike kostnader.

Skadegrad	Kostnad (kr. per tilfelle)
Dødsfall	31 800 000
Meget alvorlig skade	21 720 000
Alvorlig skade	7 200 000
Lettere skade	960 000
Materialskaade	58 800

**Tabell:** Samfunnsøkonomiske kostnader (2009 kr) per skadetilfelle etter skadegrad.

Kilde: TØI-rapport 1053c/2010. Den norske verdsettelsesstudien.

Gjennom en ny omfattende verdsettelsesstudie har Transportøkonomisk institutt (TØI) gjort anslag over ulykkeskostnader i trafikken. Ulykkeskostnadene omfatter forhold som medisinske, materielle og administrative kostnader, samt produksjonsbortfall. I tillegg kommer komponenten som omfatter folks verdsettelse av risikoreduksjon, eller det man kan betegne som betalingsvilje for å forhindre tap av velferd. Verdiene som TØI foreslår brukt i nytte/kostnadsundersøkelser ser dermed slik ut:

Ulykkestype og kostnadsart	Kostnader ordnet etter alvorligste skade (kr)					
	Drept	Meget alvorlig skade	Hard skade	Alvorlig skade	Lettere skade	Kun materiell skade
Realøkonomiske kostnader	4 095 962	9 570 090	5 361 365	4 124 127	146 345	29 564
Velferdseffekt	26 126 880	13 362 853	5 225 376	4 019 520	467 342	0
<b>Total ulykkeskostnad</b>	<b>30 222 842</b>	<b>22 932 943</b>	<b>10 586 741</b>	<b>8 143 647</b>	<b>613 687</b>	<b>29 564</b>
<b>Total ulykkeskostnad (avrundet)</b>	<b>30 220 000</b>	<b>22 930 000</b>	<b>10 590 000</b>	<b>8 140 000</b>	<b>614 000</b>	<b>30 000</b>

**Tabell:** Ulykkeskostnader (2009 kr) per skadetilfelle etter skadegrad.

Kilde: TØI-rapport 1053c/2010. Den norske verdsettelsesstudien.

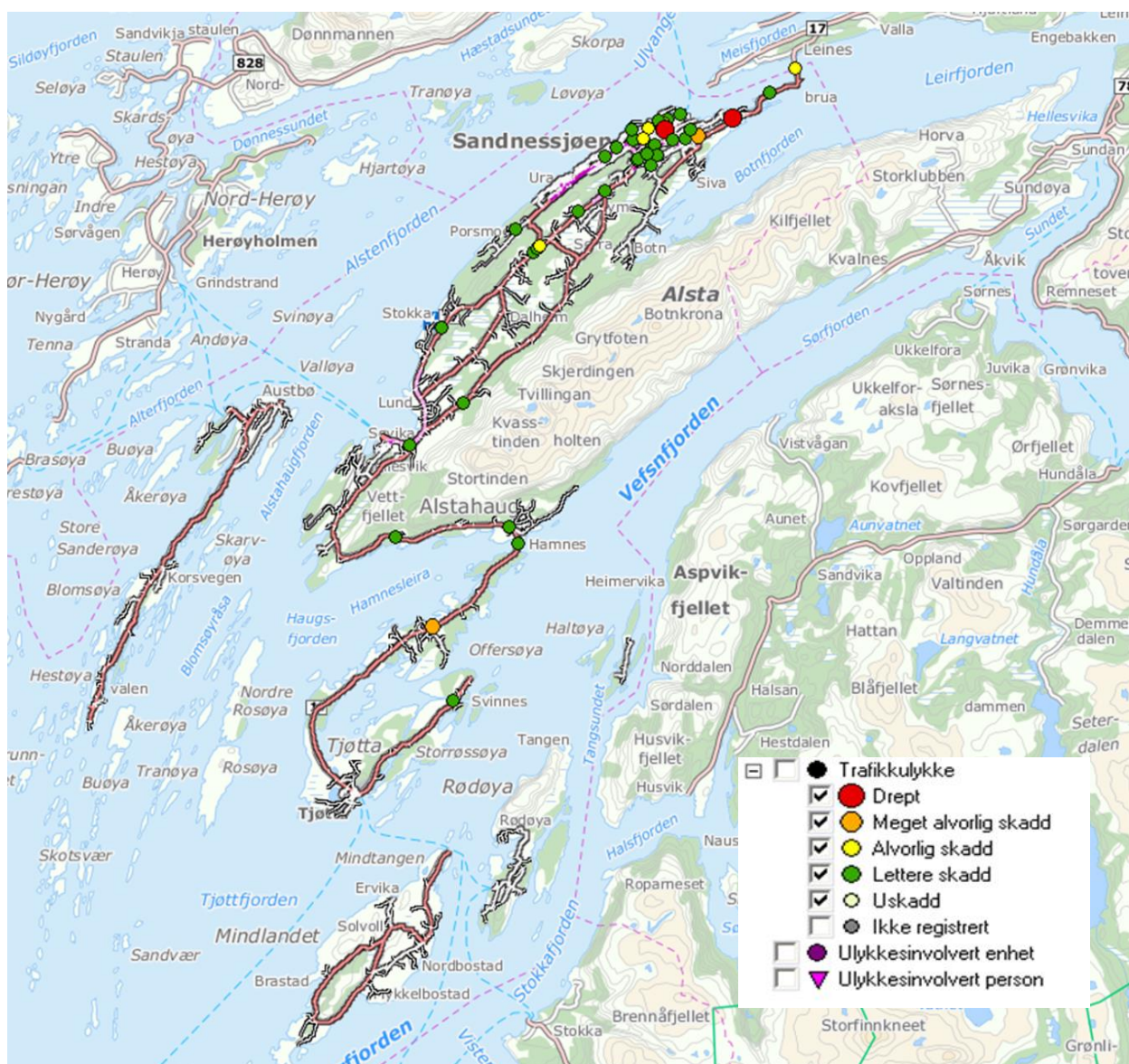
Kostnader i tabellen er summen av realøkonomiske kostnader tilknyttet trafikkulykke, samt velferdstap. Under de realøkonomiske kostnader faller produksjonsbortfall som følge av personskade eller død, medisinske kostnader, materielle kostnader og administrative kostnader. Velferdstapet er kostnader som knyttes opp til rehabiliteringsfasen, dvs. inntil normal helse er gjenvunnet. Ved ulykker med dødsfølge blir velferdstap av pårørende tatt med.

I Alstahaug kommune var det i perioden 12.11.05 – 12.11.14 registrert 41 ulykker med dødsfall eller registrerte personskader. Tabellen under viser fordelingen av skadegrad.

Skadegrad	Antall
Dødsfall	2
Meget alvorlig skade	2
Alvorlig skade	6
Lettere skade	31

Tabell: Antall ulykker og skadegrad i Alstahaug kommune i perioden 12.11.05 – 12.11.14.

Kilde: Statens vegvesen.



Figur: Kart viser at hvor ulykkene har skjedd og omfanget av ulykken.

En oversikt over hvordan ulykkene fordelte seg viser at det var fem møteulykker. 12 av ulykkene skyldtes at enslige kjøretøy kjørte utenfor veien, mens fire ulykker var knyttet til at fotgjenger krysset kjørebane. De andre ulykkene er vanskelig å generalisere. Av de 41 registrerte ulykkene var det åtte ulykker hvor fotgjengere var involvert. I tillegg var det seks sykkelulykker, fire med motorsykkel og 23 med bil.

I 10-årsperioden fra og med 2004 til og med 2013 var det i tillegg 3 826 registrerte ulykker med bare materielle skader. Det ble betalt ut til sammen 59 772 000 kroner i erstatningsbeløp for disse.

<b>Kjøretøytype</b>	<b>Sum</b>
Personbil m.v. (under 3,5t)	52696000
Lastebil m.v. (over 3,5t)	2673000
Buss (over 3,5t)	1426000
Moped	393000
Lett motorsykkel	114000
Tung motorsykkel	61000
Andre kjøretøyer	2391000
Ukjent	18000
<b>Total</b>	<b>59772000</b>

**Tabell:** Oversikt over utbetalt erstatningsbeløp fordelt på kjøretøytype for ulykker i kommunen i perioden 2004 – 2013. Kilde: Trast.

**Om Trast:**

*Grunnlaget for dataene er oppgaver over inntrufne skader og anslåtte erstatninger rapportert av skadeforsikringselskapene, basert på skademeldinger innlevert til selskapene. De største forsikringselskapene i Norge leverer data til TRAST, og til sammen dekker disse ca. 95 % av det norske markedet.*

## Planarbeidet

Planen utarbeides for perioden 2015-2022. Planen skal rulleres etter fire år, og arbeidet skal koordineres med rulling av kommuneplanens arealdel. Tidsperioden trafikksikkerhetsplanen skal gjelde for avviker noe fra kommuneplanens arealdel (som er for perioden 2016 – 2022). Dette skyldes at arbeidet med trafikksikkerhetsplanen er framskyndet noe, da kommune per i dag ikke har en gjeldende plan.

## Organisering og medvirkning

Arbeidet er gjennomført som en del av kommuneplanens arealdel. Oppstart av arbeidet ble varslet i form av varsel om oppstart av kommuneplanens arealdel våren 2014.

Plansektor har det formelle ansvaret for utarbeidelsen av planen og planutvalget er styringsgruppe for arbeidet. Planforslaget er utarbeidet av en arbeidsgruppe, som har bestått av plansektor og kommunalteknisk sektor.

Både kommunens trafikksikkerhetsutvalg, samt skole- og helsessektor, har vært involvert i utarbeidelse av høringsutkastet. Etter at administrasjonen utarbeidet et arbeidsutkast, er denne tatt opp på to møter i kommunens trafikksikkerhetsutvalg.

Før planen sendes ut på høring, er både trafikksikkerhetsutvalg og kommunale etater involvert i planforslaget. På denne måten forankres planarbeidet i kommunens administrasjon allerede før forslaget sendes på høring.

Planforslaget behandles i fast utvalg for plansaker, som vedtar at planen sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. Prosessen følger plan- og bygningslovens krav til medvirkning, og forslag til trafikksikkerhetsplan legges ut på høring og offentlig ettersyn i 6 uker.

Etter høringen skal planforslaget bearbeides, før kommunestyret vedtar planen.

## Framdriftsplan

Framdriftsplanen legger opp til at et forslag til trafikksikkerhetsplan kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring våren 2015. Det legges opp til en framdrift som sikrer at ny trafikksikkerhetsplan kan vedtas av kommunestyret før sommeren 2015.

	2014				2015					
	Juni	Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mars	April	Mai	Juni
Kunngjøring og oppstart av planarbeid										
Utarbeide planforslag										
Medvirkning										
Første gangs behandling										
Høring og offentlig ettersyn										
Revidere planforslag										
Sluttbehandling										

Tabell: Framdrift og milepæler.

## Status

### Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen

I dag har kommunalteknisk sektor ansvaret for å gjennomføre de fysiske tiltakene i planen.

Kommunen har et trafikksikkerhetsutvalg (ATU). Dette er sammensatt av politikere, representant fra politiet, Statens vegvesen, transportnæringen og trafikkskoler. Kommunens administrasjon er representert både fra avdelinger for kommunalteknikk, helse og undervisning. Utvalget møtes sporadisk, og har en rådgivende funksjon. ATU har uttalelsesmyndighet i relevante saker, i tillegg til at de skal drive praktisk trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. Ved opprettelse<sup>1</sup> av ATU fikk utvalget følgende mandat:

- ATU har ansvar for at evaluering av kommunens trafikksikkerhetsplan.
- Være pådriver for at tiltak blir gjennomført i tråd med kommunens trafikksikkerhetsplan.
- Gi uttalelser til trafikkmønsterplanen og trafikksikkerhetsplanen.
- Gi uttalelser til reguleringsplaner med trafikksikkerhetsutfordringer.
- Gi uttalelser i skoleskyss-saker som bringes inn til utvalget.

I tillegg skal rådet på eget initiativ ta opp enkeltsaker som kan ha betydning for trafikksikkerheten.

Da den forrige trafikksikkerhetsplanen var ny, ble det gjennomført en rekke aktiviteter med fokus på holdningsskapende arbeid. Dette arbeidet har stilnet de siste årene, og det har vært lite aktivitet på dette området. Dette tyder på at temaet ikke har sterk nok forankring hos ulike sektorer og grupper. Manglende forankring bør tas inn som et av tiltakene i ny trafikksikkerhetsplan.

### Forholdet til andre planer

Trafikksikkerhet er forankret i en rekke av kommunens overordnede planer, gjennom både kommuneplanens samfunnsdel og kommuneplanens arealdel, samt kommunal planstrategi.

Kommunens sykkelstrategi, plan for sammenhengende hovedveinett for sykkeltrafikk i Sandnessjøen og omegn legger også viktige premisser for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Sykkelstrategien ble vedtatt av kommunestyret 29.05.13. Sykkelstrategien er implementert i trafikksikkerhetsplanen, og konkrete tiltak er tatt inn i denne.

I tillegg legger en rekke overordnede planer, både på fylkesnivå og nasjonalt nivå, premisser og føringer for trafikksikkerheten i Alstahaug kommune.

### Trafikkforholdene Alstahaug kommune

I forbindelse med forrige trafikksikkerhetsplan (2009 – 2012) ble det gjennomført registreringer gjennom prosjektet «Trygg skolevei». Disse registreringene lå til grunn for en rekke av tiltakene i den gamle planen. Mange av tiltakene er enda ikke gjennomført, og er derfor videreført i forslag til trafikksikkerhetsplan for perioden 2015-2022.

---

<sup>1</sup> Opprettet av kommunestyret 26.04.06, sak 0014/06



Alstahaug kommune har til sammen 185 km vei. Dette fordeler seg som følger:

<b>Veitype</b>	<b>lengde (i km)</b>	<b>Prosent av kommunens totale veinett</b>
Fylkesvei	100	52 %
Kommunale veier	85	45 %
Gang- og sykkelvei	6	3 %

Tabell: Fordeling av veinett i Alstahaug kommune.

Ansvar for vedlikehold, investeringer og drift hviler på veiholder. Kommunen har dermed ansvaret for det kommunale veinettet, mens Nordland fylkeskommune, ved Statens vegvesen, har ansvaret for det øvrige. Flere av kryssene i kommunen betraktes som problemkryss, hvor det har skjedd gjentatte ulykker og nestenulykker. Dette til tross for at mange av disse kryssene er bygget i henhold til teknisk utforming som stilles i veinormalene. Grad av problem varierer fra uoversiktlig kryss, ferdsel langs veien uten gang- og sykkelvei, fortau eller gatelyst til at det kan være problematisk å komme inn på overordnet veinett fra mindre veier.

Følgende kryss betraktes som problemkryss:

- Novikveien – Peer Gynts gate,
- Håreks gate/Torolv Kveldulvsøns gate – Zahlbakken,
- Torolv Kveldulvsøns gate/Håreks gate,
- Kirkeveien – Elias Blix gate,
- Novikveien/Torolv Kveldulvsøns gate – Skoleveien,
- Kirkeveien – Peer Gynts gate,
- Novikveien – Kittelsens gate,
- Novikveien – Sigrid Undsets gate,
- Novikveien – Elias Blix gate,
- Krysset mellom FV17 og FV143 ved Rishatten,
- Samtlige kryss langs FV 17, på strekningen fra meieriet og til Rishatten,
- Kryss mellom FV 17 og Øyvind Lambes vei, Sandnes,
- Kryss mellom Horvnesveien og Øyvind Lambes vei, hvor gang- og sykkelvei fra sentrum kommer inn på Øyvind Lambes vei.

## Prioriterte tiltak i forrige planperiode

En rekke tiltak fra forrige plan er gjennomført, og flere er under arbeid:

### Tiltak på fylkeskommunale veier:

Tiltak	Status
Fast dekke og forsterkning på FV 133 Svinesveien (Tjøtta – Svines). Arbeidet kombineres med legging av kommunaltekniske ledninger.	Statens vegvesen har satt i gang reguleringsarbeidet og arbeidet er forventet gjennomført i løpet av 2017.
Fast dekke og forsterkning av FV 139 Dalenveien (Gårdvik – Nyhus).	Statens vegvesen har satt i gang reguleringsarbeidet og arbeidet er forventet gjennomført i løpet av 2017.
Bygging av gang- og sykkelvei med belysning på langs Novikveien. Strekningen fra Mølnhushaugen til Sandnessjøen videregående skole og gjennom Rishatt-tunellen.	Arbeidet er gjennomført og ferdigstilt.

### Tiltak på kommunale veier:

Tiltak	Status
Gang- og sykkelvei langs Novikveien på strekningen fra krysset Jutulveien til krysset Herman Wildenveys gate.	Gjennomført i 2012.
Fortau langs Bakkegata, på strekningen fra Novikveien til Prestmarkveien.	Gjennomført i 2011.
Busslomme, fortau og gang- og sykkelvei til Nordahl Griegs gate Sigrid Undsets gate fra Novikveien og ca. 150 meter innover	Gjennomført i 2012.
Etablering av kulvert, fortau og parkeringslomme i området Øysteins gate og Snorres gate.	Kulvert sto ferdig i 2014. Fortau og resten av prosjektet ferdigstilles i 2015.
Gatelys langs Åsmo boligfelt langs Novikveien, på strekningen fra Mølnhushaugen til Ura skole.	Gjennomført på strekningen fra Ura skole og fram til gnr. 36, bnr. 333.
Opprusting av vei og etablering av fortau, asfalt og evt. fartshumper i Botnveien.	Strekningen Foged Falchs vei – Liveien ferdigstilles i mai 2015.



Illustrasjon: Arbeidet med etablering av fortau ved Sandnes skole er i gang.

Foto: Alstahaug kommune

## Strategidel

### Mål for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet

#### Visjon

Alstahaug kommunes visjon for arbeidet med trafikksikkerhet, er som følger:

**Ingen skal miste sitt liv, eller bli alvorlig skadet i trafikken  
i vår kommune (nullvisjonen).**

#### Hovedmål

Hovedmålet for trafikksikkerhetsarbeidet i Alstahaug kommune skal være:

*Å legge til rette for at tiltak gjennomføres, slik at vi oppnår en reduksjon på skadde og drepte i trafikken med minst 10 %*

#### Delmål

Delmålene skal være styrende for de prioriteringene som blir gjort og tiltakene som blir etablert i planperioden:

I løpet av planperioden skal halvparten av befolkningen bruke aktiv transport<sup>2</sup> til og fra arbeid eller skole, to dager i uka eller mer.

Alle har – og tar – ansvar for å sikre seg i trafikken.

I alle nye planer og utbygginger, både offentlige og private, skal det være fokus på trafikksikkerhet og folkehelse. Prosjektene skal ivareta trafikksikkerhet for gående og syklende, både internt, men også inn og ut av området. Videre skal attraktiv sykkelparkering være en premiss i alle prosjekter.

## Prioriteringer

I arbeidet med trafikksikkerhetsplanen har det kommet forslag til mange gode tiltak. Dette viser et stort behov for å bedre trafikksikkerheten langs eksisterende veinett. I tillegg synliggjøres ønsker om å legge til rette for bedre muligheter for å ferdes til fots og med sykkel.

På grunn av begrensede midler, både økonomiske og personressurser, har det vært nødvendig å prioritere tiltakene. I prioriteringen er følgende prinsipper langt til grunn:

- Erfaring fra forrige plan var at det var vanskelig å ansvarliggjøre ulike grupper i forbindelse med oppfølging av trafikksikkerhetsarbeidet. Prioriterte tiltak er derfor konkrete tiltak, som er lett målbare og hvor ansvar for oppfølging og gjennomføring kan plasseres.
- Prosjekter med hovedfokus på trafikksikkerhet, særlig med hensyn til sikker skolevei, er prioritert. I tillegg har prosjekter med et folkehelseaspekt, for eksempel det å få flere til å gå og bruke sykkel, vært avgjørende i prioriteringsarbeidet.
- En rekke av de prioriterte tiltakene har som mål å få en mer sikker og smidig avvikling av biltrafikken. Det forventes at dette gir en gevinst både gjennom færre og mindre alvorlige personulykker, samt at det også bidrar til at flere føler seg komfortabel i rollen som myk trafikant.

---

<sup>2</sup> Aktiv transport: gå eller sykle

## Handlingsdel

I dette kapittelet foreslås det trafikksikkerhetstiltak i to hovedgrupper; Holdningsskapende og fysiske tiltak. Mange av tiltakene er hentet fra den tidligere trafikksikkerhetsplanen eller fra kommunens sykkelstrategi. Disse er nå sammenfattet til den nye trafikksikkerhetsplanen.

### Holdningsskapende tiltak (med oppfølgende handling)

**Tiltak:** Økt fokus på sykling som transportmiddel.

<b>Aktivitet:</b>	Gjennomføre årlig sykkelkurs for skoleelever på ungdomskoletrinnet.
<b>Ansvarlig:</b>	Fagansvarlig skole.
<b>Utførende:</b>	Lærere, Trygg trafikk, Lensmannen i Alstahaug og Leirfjord, Syklistenes landsforening, Sandnessjøen og omegn sykkelklubb.
<b>Frekvens:</b>	Uka etter påske hvert år.

<b>Aktivitet:</b>	Kommunen skal bli med som deltager i det nasjonale sykkelbynettverket og derigjennom få økt kompetanse og fokus på sykkel.
<b>Ansvarlig:</b>	Kommunalteknisk sektor og plansektor
<b>Utførende:</b>	Representant fra ansvarlig sektor.
<b>Frekvens:</b>	Kontinuerlig.

<b>Aktivitet:</b>	Sykkelparkering og gang- og sykkelveier skal ha fokus i alle bygge- og renoveringsprosjekter.
<b>Ansvarlig:</b>	Plansektor (private planer) og eiendomsenheten (kommunale planer).
<b>Utførende:</b>	Planutvalg, kommunestyre, private og offentlige forslagsstillere og tiltakshavere.
<b>Frekvens:</b>	Kontinuerlig.



Illustrasjon:  
NAF

**Tiltak:** Forankring av planen til ulike parter og grupper, herunder politikere og befolkningen for øvrig.

<b>Aktivitet:</b>	Drive aktivt opplysningsarbeid om kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Dette skal skje både ved arrangementer, men også ved å gjøre planen kjent for politikere og befolkningen for øvrig. Delta på arrangementer nevnt under.
<b>Ansvarlig:</b>	Kommunens trafikksikkerhetsutvalg.
<b>Utførende:</b>	Ordfører, rådmann, Statens vegvesen, planutvalg, rektorer, Lensmannen i Alstahaug og Leirfjord, Sandnessjøen og omegn sykkelklubb.
<b>Frekvens:</b>	Kontinuerlig

**Tiltak:** Kampanjer for å sette fokus på trafikksikkerhet.

<b>Aktivitet:</b>	Holdningsskapende aksjon knyttet til bilbeltebruk, tomgangkjøring, trygg og forsvarlig parkering, råkjøring og rus. De siste to punkt skal rettes særlig mot russ og andre i «riktig alder».
<b>Ansvarlig:</b>	Lensmannen i Alstahaug og Leirfjord.
<b>Utførende:</b>	Statens vegvesen, rektorer, kjøreskoler, russestyre.
<b>Frekvens:</b>	April/mai hvert år, samt fortløpende i kjøreskoleopplæringen.

<b>Aktivitet:</b>	Skolestartaksjon, med økt frekvens av kontroll av hastighet og kjøreatferd ved skoler, samt holdningsskapende arbeid.
<b>Ansvarlig:</b>	Lensmannen i Alstahaug og Leirfjord.
<b>Utførende:</b>	Lensmannen i Alstahaug og Leirfjord, rektorer.
<b>Frekvens:</b>	August/september hvert år (i tilknytning til skolestart).



**Tiltak: Trafikkopplæring i grunnskolen**

<b>Aktivitet:</b>	Årlig temadag for skolebarn trafikkregler, bussvett, trafikksikkerhet og atferd i trafikken.
<b>Ansvarlig:</b>	Fagansvarlig skole.
<b>Utførende:</b>	Lensmannen i Alstahaug og Leirfjord, rektorer, kollektivselskap, forsikringsselskap, Trygg trafikk, Statens vegvesen, Nordland fylkeskommune.
<b>Frekvens:</b>	August/september hvert år (i tilknytning til skolestart).

**Tiltak: Holdningsskapende arbeid rettet mot alle trafikanter.**

<b>Aktivitet:</b>	Markering av refleksdagen. I tillegg skal det settes fokus på økt bruk av lys for syklister. Både ved skoler, i sentrum og i nærheten av større arbeidsplasser.
<b>Ansvarlig:</b>	Kommunens trafikksikkerhetsutvalg.
<b>Utførende:</b>	Lærere, Trygg trafikk, Lensmannen i Alstahaug og Leirfjord, Syklistenes landsforening, kollektivselskap.
<b>Frekvens:</b>	Årlig, på refleksens dag (medio oktober).



<b>Aktivitet:</b>	Gjøre det tryggere å ferdes på større, uoversiktlige trafikkarealer gjennom oppmerking og trafikkdifferensiering på større parkeringsplasser (butikker, skole, kommunale parkeringsplasser i sentrum).
<b>Ansvarlig:</b>	Kommunalteknisk sektor.
<b>Utførende:</b>	Planutvalg, kommunestyre, private og offentlige forslagsstillere og tiltakshavere.
<b>Frekvens:</b>	Kontinuerlig.

## Fysiske tiltak

Fysiske tiltak er satt opp i prioritert rekkefølge, hvor det er skilt på kommunale og fylkeskommunale veier. Delingen er gjort siden arbeidet fordrer ulike arbeidsmetoder og ulike ansvarsforhold.

*Kommunale veier:* Ansvarlig for gjennomføring av fysiske tiltak er Alstahaug kommune ved kommunalteknisk sektor.

*Fylkesveier:* Tiltakene utføres og finansieres her av Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen. Her er kommunens oppgave å være aktive pådriver mot Nordland fylkeskommune og Statens Vegvesen, slik at tiltak på fylkesveiene blir prioritert og gjennomført.

I tabellen er tiltakene beskrevet, i tillegg til kostnader, finansiering og tidspunkt for gjennomføring oppført.

I tillegg til tiltakene som er beskrevet i påfølgende tabell, er det også behov for en rekke oppgaver knyttet til drift og vedlikehold. Dette omfatter for eksempel arbeid med å fjerne, eventuelt erstatte, hindringer med rumlefelt, fjerne avvisende kanter og for høye kantstein i gatekryss eller å etablere påkjøringsvennlige bommer. Dette er arbeid i mindre omfang, og som bør tas fortløpende i tilknytning til annet drift og vedlikeholdsarbeid. Brøyting og vintervedlikehold av fortau og sykkelveier må også tillegges større prioritet.



**Illustrasjon:** Stopp- og snuplass for buss ved sykehuset under arbeid.  
Foto: Alstahaug kommune

## Kommunale veier

Prioritet	Tiltak
1	<p>Ferdigstille stopp- og snuplass for buss ved sykehuset og gangvei fra bussholdeplass til Bjarnetjønna skole.</p> <p><i>Beskrivelse:</i> Vanskelige kjøreforhold for buss til skole og sykehus, samt at eksisterende løsning gir trafikkfarlige situasjoner både for skolebarn, andre gående og biltrafikk. Utfordringen løses ved at det er etablert felles holdeplass for buss ved sykehuset.</p> <p><i>Status:</i> Plassen er grovopplyt, men for å ferdigstille området med asfalt og kantstein mangler tilskudd fra Nordland fylkeskommune.</p> <p><i>Kostnad:</i> 700 000 kroner.</p> <p><i>Ansvarlig:</i> Kommunalteknisk sektor og Nordland fylkeskommune.</p> <p><i>Utføres år:</i> 2016</p>

1	<p>Etablere gang- og sykkelvei med belysning på en strekning på ca. 200 meter fra undergang under Novikveien ved ungdomsskole og opp til Prestmarkveien. Traséen skal etableres mellom kunstgressbane og parkeringsplass.</p> <p>Beskrivelse: Strekningen er mye brukt av fotgjengere til og fra ungdomsskolen, videregående skole og idrettshall. Siden gang- og sykkelveien ikke er opparbeidet, blir dette arealet benyttet til parkering. Dette skaper uoversiktlige trafikkforhold.</p> <p>Status: Gang- og sykkelvei er regulert og arealet eies av Alstahaug kommune.</p> <p>Kostnad: 750 000 kroner.</p> <p>Ansvarlig: Kommunalteknisk sektor.</p> <p>Utføres år: 2016</p>
1	<p>Etablere fortau på begge sider av Skoleveien, på strekningen mellom Torolvs gate og Prestmarkveien, samt inn Håreks gate forbi helsesentret.</p> <p>Beskrivelse: Manglende fortau skaper trafikkfarlige situasjoner.</p> <p>Kostnad: 300 000 kroner.</p> <p>Ansvarlig: Plansektor og kommunalteknisk sektor.</p> <p>Utføres år: 2016</p>
1	<p>Etablere bom og snuplass i Trollskarveien ved Bjarnetjønna skole.</p> <p>Beskrivelse: Veien er i dag skiltet som gang- og sykkelvei, med underskilt "kjøring til eiendommen tillatt". Det er i dag for mye biltrafikk på gangveien, og mange benytter veien som snarvei. Tiltak med bom og snuplass skal hindre unødvendig biltrafikk i Trollskarveien.</p> <p>Kostnad: 50 000 kroner.</p> <p>Ansvarlig: Plansektor og kommunalteknisk sektor.</p> <p>Utføres år: 2015-16</p>
2	<p>Skilte at det er tillat med sykling mot enveiskjøring i Prestmarkveien, Sjøbergs gate og Åsgata.</p> <p>Beskrivelse: Så lenge det ikke er skiltet, er det etter trafikkreglene forbudt å sykle mot enveiskjøring. Ved å skilte at dette er tiltatt får man legalisert sykling mot enveiskjøring.</p> <p>Kostnad: 5 000 kroner per gate.</p> <p>Ansvarlig: Kommunalteknisk sektor.</p> <p>Utføres år: 2015</p>
2	<p>Redusert fartsgrense (fra 50 km/t til 40 km/t) i Novikveien, Håreks gate og Syv søstres gate, på strekningen fra rundkjøring ved Nesset og til rundkjøring ved Sandnessjøen ungdomsskole. Strekningen skal også bli forkjøringsvei. Gjennomføringen bør kombineres med fartsdempende tiltak.</p> <p>Beskrivelse: Det er i dag uryddige forhold langs kommunal vei, ved at det ikke er konsekvent forkjøringsvei. Tiltaket vil dermed gi en gjennomgående og mer naturlig status på veien. Tiltaket må også ses i sammenheng med Statens veivesens vedtak om forkjøringsvei for fv 143 (Novikveien).</p> <p>Status: Tiltaket er vedtatt i gjeldende trafikkmonsterplan.</p>



	<p>Kostnad: 300 000 kroner.          Ansvarlig: Kommunalteknisk sektor.          Utføres år: 2017-18</p>
2	<p><a href="#">Gjøre veien mellom Håreks gate og Torolv Kveldulvsos gate enveiskjørt ved parken.</a></p> <p>Beskrivelse: Vinterstid er bakken en utfordring, samt at det er uoversiktlig ved Håreksgate 1.          Status: Tiltaket omfattes av trafikkmønsterplan.          Kostnad: 30 000 kroner.          Ansvarlig: Kommunalteknisk sektor.          Utføres år: 2017-18</p>
2	<p><a href="#">Opprusting av Prestmarkveien, på strekningen mellom kunstgressbanen og Trollskarvveien, ved å etablere fortau, asfalt og fartshumper.</a></p> <p>Beskrivelse: Dette er en strekning som brukes av mange skolebarn, og det kjøres til dels svært fort i gata. Manglende fortau som skaper trafikkfarlige situasjoner.          Kostnad: 1 500 000 kroner.          Ansvarlig: Kommunalteknisk sektor.          Utføres år: 2017-18</p>
2	<p><a href="#">Etablere fortau på strekningen fra FV 17 til Sandnes skole (langs Øysteins gate).</a></p> <p>Beskrivelse: Manglende fortau som skaper trafikkfarlige situasjoner langs en strekning med mange skolebarn.          Status: Gjeldende reguleringsplan omfatter fortau.          Kostnad: 500 000 kroner.          Ansvarlig: Kommunalteknisk sektor.          Utføres år: 2017 -18</p>
2	<p><a href="#">Opprusting av Botnveien, på strekningen mellom Liveien og Høgåsveien, ved å etablere fortau, asfalt og fartshumper.</a></p> <p>Beskrivelse: Dette er en lite trafikksikker strekning som brukes av mange skolebarn. Strekningen er også mye brukt på sommeren, som atkomst til friområdet i Botn.          Status: Tiltaket er vedtatt i gjeldende reguleringsplan, og grunnarbeider er utført.          Kostnad: 2 – 4 000 000 kroner.          Ansvarlig: Kommunalteknisk sektor.          Utføres år: 2016-18</p>
3	<p><a href="#">Stenge Sigurd Herses gate, samt etablere vendehammer.</a></p> <p>Beskrivelse: Det er i dag mye gjennomkjøring, og i forbindelse med etablering av lekeplass skal gjennomkjøringen reduseres.          Status: Tiltaket er vedtatt i gjeldende reguleringsplan.</p>

	<p>Kostnad: 150 000 kroner.          Ansvarlig: Kommunalteknisk sektor.          Utføres år: 2015-16</p>
3	<p><a href="#">Etablere gang- og sykkelvei fra krysset mellom FV 17 og FV 143 ved Rishatten og til Matstia.</a></p> <p>Beskrivelse: Det er i dag langt å gå eller sykle mellom de to punktene. Tiltaket vil forkorte avstanden mellom Matstia, Rishatten og skoler, og dermed bidra til at flere velger å bevege seg til fots eller med sykkel.</p> <p>Status: Strekningen er regulert og kan kombineres med legging av ny avløpsledning på strekningen.</p> <p>Kostnad: Her vil kostnadene avhenge av om det etableres bru, kulvert eller fylling. 2 – 5 000 000 kroner.</p> <p>Ansvarlig: Plansektor og kommunalteknisk sektor.          Utføres år: 2017-18</p>
4	<p><a href="#">Etablere gateløys langs FV 148, på strekningen fra krysset mellom FV 148 og FV 17 og til asylmottaket.</a></p> <p>Beskrivelse: Strekningen benyttes av mange gående og syklende. Dette, i kombinasjon av at strekningen er mørklagt og det er mye tungtrafikk her, gjør strekningen lite trafikksikker. Bussholdeplass ved FV 17 øker fotgjengertrafikken på strekningen.</p> <p>Kostnad: 500 000 kroner.</p> <p>Ansvarlig: Nordland fylkeskommune og kommunalteknisk sektor.          Utføres år: 2018-20</p>
4	<p><a href="#">Sykkelfelt langs Novikveien, på strekningen Sandnessjøen ungdomsskole til sykehuset.</a></p> <p>Beskrivelse: Strekningen er lite trafikksikker. Mange benytter strekningen som sykkelvei, i tillegg til at det delvis mangler og delvis er smalt fortau.</p> <p>Status: Ikke regulert.</p> <p>Kostnad: 120 000 kroner.</p> <p>Ansvarlig: Plansektor og kommunalteknisk sektor.          Utføres år: 2018</p>
4	<p><a href="#">Etablere trafikksikre krysningspunkter i Novikveien, gjennom lysregulering eller bruk av intelligente trafikklys.</a></p> <p>Beskrivelse: Det er i dag utfordrende å krysse Novikveien, særlig for skolebarn. På grunn av terrenget er det ikke egnet å løse problemet med kulvert eller bro, slik at alternative løsninger må etableres.</p> <p>Kostnad: 400 000 per kryss.</p> <p>Ansvarlig: Kommunalteknisk sektor og Nordland fylkeskommune.          Utføres år: 2020-22</p>

4	<p><a href="#">Gatelys fra Åsmoveien og videre sørover forbi Haugerud boligfelt. Tiltaket omfatter også utbedring av asfalt på strekningen fra Ura skole og sørover.</a></p> <p>Beskrivelse: Gatelys etableres i forbindelse med utbygging av Haugerud boligfelt.          Status: Når området bygges ut er uvisst, og vil avhenge av etterspørsel av boliger i kommunen. Det kan være hensiktsmessig å dele prosjektet i to.          Kostnad: 600 000 - 1 000 000 kroner.          Ansvarlig: Kommunalteknisk sektor          Utføres år: 2018-22</p>
5	<p><a href="#">Etablere fortau, asfalt og fartshumper i Åsgata</a></p> <p>Beskrivelse: En lite trafikksikker strekning som brukes av mange, både skolebarn og ansatte og besøkende til sykehjemmet. Av samme grunn er det mye biltrafikk i gata.          Status: Det er regulert fortau på strekningen.          Kostnad: 3 000 000 kroner.          Ansvarlig: Kommunalteknisk sektor.          Utføres år: 2020-22</p>
5	<p><a href="#">Skilting av gatenavn.</a></p> <p>Beskrivelse: Det er i dag en del feilkjøring og unødvendig leting etter riktige veier og adresser på grunn av manglende gatenavn.          Kostnad: 75 000 per år.          Ansvarlig: Kommunalteknisk sektor.          Utføres år: 2015-17</p>
Ikke prioritert	<p><a href="#">Etablere sperre eller sjikane og gjerde på snarvei mellom Novikveien og sykehuset.</a></p> <p>Beskrivelse: Mange fotgjengere har stor fart når de kommer ned snarveien, og går ut i Novikveien uten å se seg om. Dette skaper trafikkarlige situasjoner.          Status: Helgelandssykehuset Sandnessjøen vurderer å gjennomføre tiltak.          Kostnad: 5 000 kroner.          Ansvarlig: Helgelandssykehuset Sandnessjøen.          Utføres år: 2015</p>
Ikke prioritert	<p><a href="#">Oppgradering og asfaltering av gjenstående parsell i Kirkåsveien.</a></p> <p>Beskrivelse: En lite trafikksikker strekning som brukes av mange skolebarn.          Kostnad: 200 000 kroner.          Ansvarlig: Kommunalteknisk sektor.</p>

### Fylkesveier

Gang- og sykkelvei på strekningen fra Sandnessjøen sentrum til Søvik langs FV 809 og FV 17 er et høyt prioritert tiltak på fylkesveiene. Det må jobbes med de følgende tiltakene parallelt med den prioriterte gang- og sykkelveien mellom Sandnessjøen sentrum og Søvik. Tiltakene er således prioritert uavhengig av parsellene på gang- og sykkelvei på strekningen fra Sandnessjøen sentrum til Søvik.

Nordland fylkeskommune er ansvarlig dersom ikke annet er oppført i tabellen under. På strekninger hvor det ikke er bevilget midler er ikke utførelsesår oppført. Alstahaug kommune skal likevel jobbe kontinuerlig for å få midler til gjennomføring for alle de prioriterte tiltakene.

	Tiltak
<b>Prioritet</b>	<b>Gang- og sykkelvei på strekningen fra Sandnessjøen sentrum til Søvik</b> Arbeidet er delt opp i ulike parseller i prioriteringslista under, da de både har ulik status og prioritet.
<b>1</b>	<b>Parsell 1:</b> Langs FV 809, på strekningen fra rundkjøring i Nesset til rundkjøring i Vågen. Arbeidet omfatter også å oppgradere dagens sti fra Jektskarveien til gangveien. Her har det etablert seg en snarvei, i form av en bratt og smal sti. Denne brukes mye og utbedres mht. stigningsforhold og en bredde slik at den lar seg brøyte. Status: Et lite område innerst i Vågen er opparbeidet. For øvrig er hele strekningen regulert. Kostnad: 5,6 millioner kroner, +/- 40 %. Ikke bevilget midler.



**Illustrasjon:** Manglende muligheter for gående og syklende fra Vågen og retning sentrum.

**Foto:** Alstahaug kommune

2	<p><b>Parsell 4:</b> Langs FV 17, på strekningen fra krysset FV 17 og FV 143 ved Rishatten og fram til krysset mellom FV 17 og FV 143 ved Kleivskarveien Status: Strekningen må reguleres. Kommunen fikk høsten 2014 midler til regulering og prosjektering av strekningen. Kostnad: Plankostnad: 700 000 kroner, Gjennomføring: 32 millioner kroner, +/- 40 % Ansvarlig: Plansektor, kommunalteknisk sektor og Nordland fylkeskommune. Utføres år: Regulering og prosjektering: 2015 og 2016. Opparbeidelse: 2017</p>
3	<p><b>Parsell 3:</b> Langs FV 17, fra krysset mellom FV 17 og Brattåsveien og fram til krysset mellom FV 17 og FV 143 ved Rishattveien. Status: Strekningen er regulert. Ikke bevilget midler.</p>
4	<p><b>Parsell 2:</b> Fra rundkjøring i Vågen til krysset mellom FV 17 og Brattåsveien. Status: Strekningen er regulert. Regulert trasé går fra rundkjøring i Vågen, via eiendommen Vaagbakken, meieriet og fram til Brattåsveien. Ikke bevilget midler.</p>
5	<p><b>Parsell 5:</b> Fra krysset mellom FV 17 og FV 143 ved Kleivskarveien til krysset mellom FV 17 og FV 139 ved Nyhus (Dalveien). Status: Strekningen må reguleres. Det er ikke bevilget midler.</p>

## Andre fylkesveiltak:

Prioritet	Tiltak
1	<p>Etablere gang- og sykkelvei fra Harald Hårfagres gate og langs FV 17 opp mot avkjøring til Horvnes.</p> <p>Beskrivelse: Det er i dag mange som går i veikanten på fylkesveien, noe som skaper trafikkfarlige situasjoner.</p> <p>Status: Strekningen må reguleres. Det er ikke bevilget midler.</p> <p>Kostnad: Planarbeid: 100 000 kroner. Byggekostnad: 1 000 000 kroner</p> <p>Ansvarlig: Plansektor, kommunalteknisk sektor og Nordland fylkeskommune</p> <p>Utføres år: 2016-17</p>
2	<p>Skilting og oppmerking av gangfelt, der avkjørsel fra FV 143 til Forshaugen, krysser gang og sykkelvei.</p> <p>Beskrivelse: Kryssingen mangler oppmerket gangfelt og dette medfører at mange bilister ikke overholder vikeplikten for fotgjengere.</p> <p>Status: Kostnad: 5 000 kroner. Ikke bevilget midler.</p> <p>Utføres år: 2015</p>
2	<p>Oppstramming av kryss, og/eller skilting og oppmerking av gangfelt i kryss mellom FV 17 og FV 138 Markvollveien (Herten). Etablere rekkverk eller gjerde langs eksisterende gang- og sykkelvei (på sjøsiden) fra krysset til avkjøring mot ferjeleie (FV 828).</p> <p>Beskrivelse: Kryssingen mangler oppmerket gangfelt og dette medfører at mange bilister ikke overholder vikeplikten for fotgjengere. Det er ønske om rekkverk på grunn av at det ved kraftig vind er et problem at skolebarna blåser av veien og ned i fjæra.</p> <p>Status: Ved oppstramming av krysset er det behov for reguleringsplan, mens skilting og oppmerking kan gjøres uavhengig av dette. Etablering av rekkverk kan også gjennomføres uten reguleringsplan. Ikke bevilget midler.</p> <p>Kostnader er avhengig av løsning. Ved å stramme opp kryss: 300 000 kroner, kun oppmerking: 5 000 kroner</p> <p>Rekkverk: 250 000 kroner</p>
2	<p>Oppgradering av vei ved Mesta på Søvik, gjennom etablering av gangfelt, sette opp autovern mellom vei og gang og sykkelvei, samt mot sjøen.</p> <p>Beskrivelse: Kryssingen mangler oppmerket gangfelt og dette medfører at mange bilister ikke overholder vikeplikten for fotgjengere. Det er ønske om rekkverk for å skille biler og myke trafikanter, samt for å hindre at skolebarn blåser ned i fjæra ved sterk vind.</p> <p>Status: Tiltaket kan gjennomføres uten reguleringsplan. Ikke bevilget midler.</p> <p>Kostnader til oppmerking: 5 000 kroner</p> <p>Rekkverk: 250 000 kroner</p>

3	<p>Redusere fartsgrenser både på FV 828 og å flytte fartsgrenseskilt på FV 17 lengre sørvest, til etter krysset til Søvik oppvekstsenter. Synliggjøring av vikepliktsforholdene i krysset FV17 og FV 828 på Søvik må tydeliggjøres.</p> <p>Beskrivelse: For å bedre trafikksikkerheten på Søvik.</p>
3	<p>Etablere busslomme ved FV 17, ved innkjøring til Alstahaug og Petter Dassmuseet.</p> <p>Beskrivelse: Lite trafikksikkert sted for av- og påstigning på buss, samt lite egnet plass for å vente på buss.</p>
Ikke prioritert	<p>Etablere sykkelveivisning langs FV 143 fra Kleivskaret til sentrum langs Novikveien.</p> <p>Beskrivelse: Utarbeide skiltplan, sykkelveivisning samt sette opp skilt i tråd med skiltplan.</p> <p>Kostnad: 25 000 kroner.</p>
Ikke prioritert	<p>Etablere sykkelveivisning langs FV 138, Markvollveien, som alternativ sykkelrute fra Søvik til Sandessjøen.</p> <p>Beskrivelse: Utarbeide skiltplan, sykkelveivisning samt sette opp skilt i tråd med skiltplan.</p> <p>Kostnad: 10 000 kroner.</p>

### Innspill:

I forbindelse med innspill til kommuneplanens arealdel har det kommet innspill fra Tjøtta og Offersøy områdeutvalg. De ønsker forbedring trafikksikkerheten rundt og på ferjeleiet. Dette gjelder alle som ferdes der. Ønskene innebærer lavere fartsgrense, fartsdempere, fotgjengerfelt (tunell eller bro) knyttet til ferdsel til og fra skole, barnehage og butikk.

Innspillet er registrert som innspill til kommuneplanens arealdel, men tas også med i det videre arbeidet med trafikksikkerhetsplan. Tiltaket er likevel ikke prioritert, da det kom inn på slutten av arbeidet med høringsutkastet. Det tas inn som et innspill til høringsutkastet.

## Sykkelparkering

For å stimulere til økt bruk av sykkel er det viktig at attraktiv sykkelparkering prioriteres. Det skal stilles krav til sykkelparkering ved alle nye forretningsbygg og offentlige bygg i kommunen. I tillegg skal det stilles krav om sykkelparkering i all øvrig utbygging og ved rehabilitering av eksisterende bygningsmasse.



**Illustrasjon:** En biloppstillingsplass kan gi mer enn 8 plasser for sykkel. Og bedre folkehelse.  
Foto: Ingunn Høyvik

### Krav til sykkelparkering

Krav til sykkelparkering skal nedfelles i kommunens overordnede planer. I tillegg skal nye reguleringsplaner ha bestemmelser som sikrer at det anlegges sykkelparkering.

Arealkategori	Grunnlag per parkeringsplass	Antall (min)
Boliger med mer enn en boenhet	70 m <sup>2</sup> eller per boenhet	2
Bedrift, kontor, industri og verksted	Per ansatt	0,4
Barnehage	Per ansatt	0,4
Skole	Per ansatt	0,4
Skole (fra barneskole til høgskole)	Per elev	0,7
Forretning, service og kjøpesenter	100 m <sup>2</sup> BRA	2
Mosjonslokaler, treningsstudio	100 m <sup>2</sup> BRA	0,3
Hotell og overnatting	10 rom	2
Restaurant og bevertning	10 seter	1
Bensinstasjon, gatekjøkken og service	10 årsverk	2
Kino, teater, kulturhus, kirke og andre forsamlingslokaler	10 seter	2
Idrettsanlegg	10 tilskuerplasser	2
Sykehjem og omsorgsboliger	10 senger	1
Bilverksted	10 årsverk	1
Småbåthavn	10 båt plasser	2
Lager, engros	100 m <sup>2</sup> BRA	0,2



Sykkelparkering kan anlegges i kjeller, på terreng eller i bod. Virksomheter skal ha lett tilgjengelige sykkelplasser for besøkende nær inngangspartiet og fortrinnsvis under tak. For boliger skal tilgjengelighet til sykkelparkering i låst bod eller lignende være minst like god som til bilparkering ute eller i garasje.

Detaljutforming av sykkelparkering skal skje i henhold til Statens vegvesen håndbok V122, sykkelhåndboka. Denne viser utforming og dimensjonering av sykkelparkeringsplasser.

Kommunen skal gå foran med et godt eksempel, og det skal etableres sykkelparkering ved kommunale bygg. Dette omfatter både ved rådhuset, skolene, sykehjemmet og øvrige kommunale bygg og kontorer som retter seg mot publikum. Sykkelparkering her skal etableres under tak.

Sted	Ant. nye*	Ansvar
Bjarnetjønna skole	140	Alstahaug kommune
Sandnessjøen Ungdomsskole	140	Alstahaug kommune
Sandnessjøen videregående skole	200	Nordland Fylkeskommune
Sandnes skole	100	Alstahaug kommune
Ura skole	100	Alstahaug kommune
Rådhuset	50	Alstahaug kommune

Tabellen viser prioriterte sykkelparkeringsplasser i perioden 2014-2017.

\* 0,7 plasser per elev og 0,4-per ansatt, i følge sykkelhåndboka. Tallene er regnet ut fra antall elever på skolene i dag.

## Oppfølging og gjennomføring

Erfaring fra tidligere plan er at det er viktig å plassere ansvaret. I oversikt over tiltak er derfor ansvaret for gjennomføring plassert på etatsleder eller etat. Det er dens ansvar å ta initiativ til tiltaket, selv om andre er satt som gjennomførere. På denne måten er det et håp om større eierskap til planen.

I tillegg til det arbeidet som gjøres i kommunens administrasjon (og eventuelt frivillige organisasjoner) skal kommunen ha fokus på trafikksikkerhetstiltak i reguleringsplaner. Når det for eksempel reguleres til nye tiltak, skal utbygger også bekoste og opparbeide fortau eller på annen måte bidra til områdets trafikksikkerhet. Tiltakene må vurderes i hvert enkelt tilfelle, men skal omfatte hele planens influensområde, ikke bare det konkrete planområdet.

## Administrative og budsjettmessige konsekvenser

Ansvaret for hvert tiltak i planen plassert jf. tabellene i de foregående kapitlene. I tillegg er de fysiske tiltakene prioritert, slik at gjennomføring skal skje i tråd med de vedtatte prioriteringer.

## Evaluering og rullering

Planen skal tas opp til evaluering og revisjon midt i planperioden, i tillegg til ved utgangen av planperioden. Administrasjonen skal da presentere en evaluering av trafikksikkerhetsplanen og oppfølging av denne for kommunestyret.



**Illustrasjon:** Eksempel på fotgjengervennlig løsning parkeringsplass.  
Foto: Ingunn Høyvik

## Tilleggsinformasjon og inspirasjon

### Smarte gangfelt

SeeMe® Gangfelt er en leverandør av smarte gangfelt som er prøvd ut i mange norske komuner. SeeMe® Gangfelt er et aktiv varslingsystem, spesielt tilpasset for å bedre oppmerksomheten



rundt myke trafikanter. Formålet økt sikkerhet og tilgjengelighet ved gangfelt og krysningspunkt. Systemet er basert på prinsippet om bare å advare når det virkelig trengs, og tester utført av svenske vegmyndigheter indikerer god trafikksikkerhetseffekt.

### SeeMe Gangfelt egenskaper

- Lave kostnader – Høy effekt
- Enkel og rask installasjon
- Solceller, trenger ingen ekstern strømkilde
- Mulig å tilpasse seg hvert enkelt sted
- Bevist effektiv
- Fleksibel konfigurasjon og aktivering

SeeMe® Gangfelt består av en eller flere varslingsenheter som enkelt monteres ved gangfeltet, over skiltet. Varslingen kan aktiveres ved hjelp av tre ulike alternativer, som også kan kombineres:

- Gjennom automatisk deteksjon via IR
- Automatisk aktivering via en liten sender (brikke)
- Manuelt via en trykknapp plassert ved gangfeltet

De fleksible aktiveringsalternativene og systemets utforming gjør at SeeMe® enkelt kan tilpasses hvert enkelt område og aktuelle behov.

### Anvendelsesområder

- SeeMe® Gangfelt er gjerne et supplement til tradisjonelle fysiske fartsdempende tiltak, eller et alternativ hvis fysiske tiltak passer dårlig eller ikke er mulig.
- SeeMe® Gangfelt benyttes i regelen der det er behov for ekstraordinære tiltak mot utsatte trafikantgrupper, eksempelvis ved skole/skolevei, barnehager, eldreboliger etc.
- SeeMe® Gangfelt er i dag i bruk i en rekke europeiske land, på kommunale og statlige veier, og innenfor industrielle områder.

Du kan også se youtube-vidoe som viser prinsippet for hvordan SeeMe fungerer:

<https://www.youtube.com/watch?v=-BfKh5y3I4>

## Hva er Sykkelbynettverket?

Statens vegvesen har sektoransvar for sykkel. Et av ansvarsområdene er å spre kunnskap og kompetanse om tilrettelegging for økt sykling.



Sykkelbynettverket er åpent for alle kommuner og fylkeskommuner som ønsker å være med. Nettverket vil legge hovedvekt på tilrettelegging i byer og tettsteder med mer enn 5.000 innbyggere. Det er viktig at deltakelse i nettverket har støtte både politisk og administrativt i kommunen eller fylkeskommunen.

Statens vegvesens regioner deltar ut fra riksvegansvaret. Konsulenter og frivillige organisasjoner er også velkomne til våre arrangementer.

Nettverkets arbeid retter seg både mot beslutningstakere, planleggere og andre som arbeider med utbygging, drift og vedlikehold av infrastruktur for syklende.

### Mål for arbeidet i Sykkelbynettverket

- Heve kompetansen i tilrettelegging for sykling blant medlemmene
- Formidle erfaringer fra deltakende byer og tettsteder
- Skape arenaer for dialog, diskusjon og informasjonsutveksling mellom medlemmene
- Fremme Statens vegvesens rolle som pådriver for økt bruk av sykkel

### Aktiviteter i nettverket

- Nettverkssamlinger, enten organisert ut ifra region eller tema
- Kurs i sykkelplanlegging og sykkelveginspeksjoner
- Årlig studietur til sykkelby i utlandet
- Kommunikasjon: nettsiden [www.sykkelbynettverket.no](http://www.sykkelbynettverket.no/), lukket Facebook-gruppe for medlemmene, Twitter

### Organisering av nettverket

Nettverkets formelle organisering består av prosjekteier, sekretariat og råd. Norconsult har sekretariatsfunksjonen i inneværende periode, og er engasjert til denne oppgaven av prosjekteier Statens vegvesen Vegdirektoratet. Rådet består av representanter fra kommuner, fylkeskommuner, Statens vegvesen, Miljøverndepartementet og Helsedirektoratet.

Mer om sykkelbynettverket: <http://www.sykkelbynettverket.no/>